

NOTITIE 17

STUDENTEN ERVAREN EN LEREN VAN HET BUITENLAND

HOE ZIJN ANDERE LANDEN BEZIG MET
MOBILITEIT?



2 JULI 2024

Auteurs: Studenten van het LVM

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

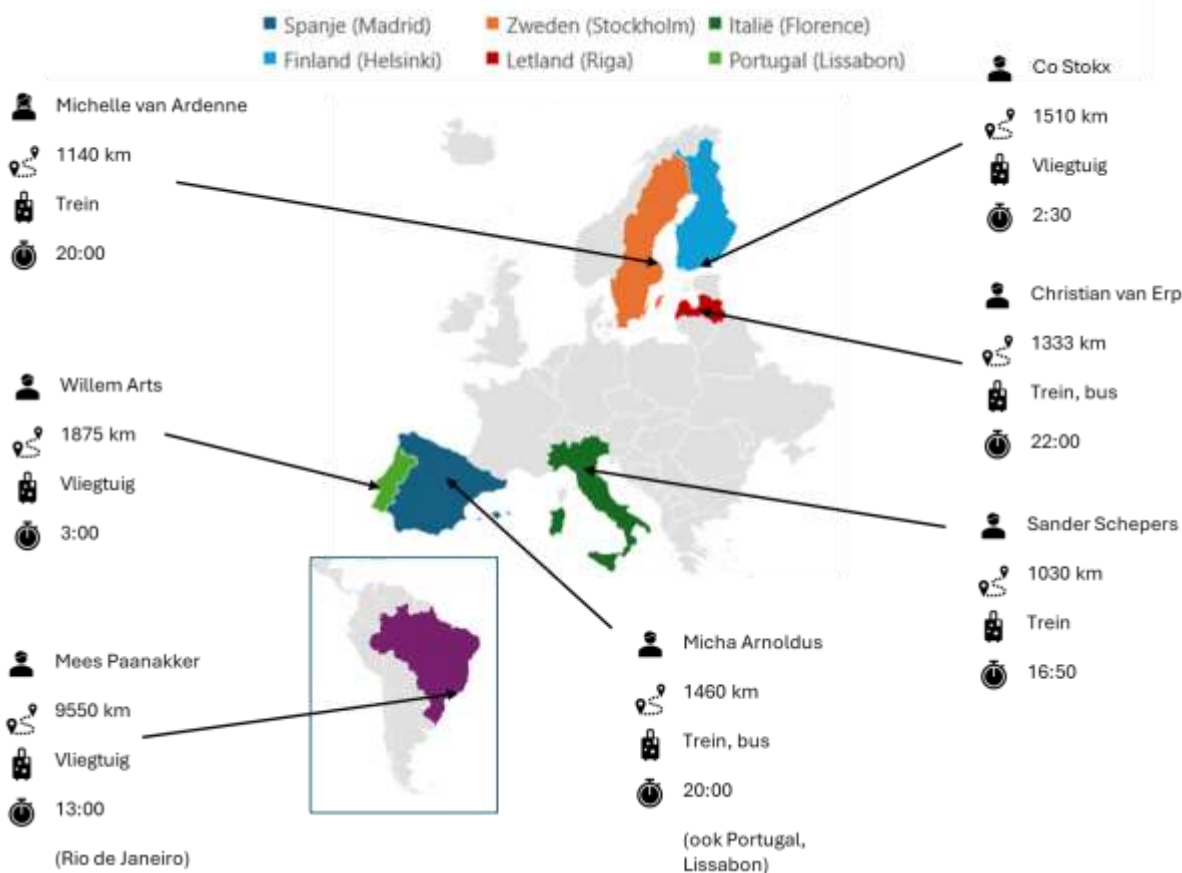
www.labverantwoordemobiliteit.nl



STUDENTEN ERVAREN EN LEREN VAN HET BUITENLAND

Wat kunnen we leren van het buitenland? In de nieuwe notitie 'Leren van het buitenland'; beschrijven zeven studenten van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit hun mobiliteitservaringen in zeven landen en steden waar zij stage liepen. De focus in hun verslagen ligt op het zoeken naar aanpakken, werkwijzen en organisatievormen die in de respectieve landen anders zijn geregeld dan in ons land. Een analyse van deze verslagen levert acht 'producten' op die mogelijk interessant zijn om verder te bestuderen in het licht van Nederlandse toepassing.

LVM'ers en hun reismethodes naar verschillende bestemmingen



De LVM-studenten die deze notitie samenstelden, bestudeerden de mobiliteitssystemen in zeven landen en steden: Brazilië en Rio de Janeiro, Zweden en Stockholm, Finland en Helsinki, Letland en Riga, Portugal en Lissabon, Spanje en Madrid, en Italië en Florence. Per land is naast de eigen mobiliteitservaringen gekeken naar het beleid rond klimaat en transport en naar de grotere mobiliteitsplannen. Het maakt duidelijk dat elk land nog erg veel te doen heeft als het gaat om de klimaatopgave. Zweden, Finland en Spanje doen het hier wel aanmerkelijk beter dan Letland, Italië en Portugal.

Uit de verhalen van de landen en steden zijn acht producten gehaald die mogelijk interessant zijn voor de Nederlandse context. We pretenderen niet dat deze acht opties direct te kopiëren zijn naar de

Nederlandse context. We nodigen wel uit om per product de vraag te stellen: Waarom eigenlijk niet hier?

1. OV is in nagenoeg alle landen en steden goedkoper dan in Nederland, en soms aanmerkelijk goedkoper.

Dit lijkt zelfs zo te zijn als je nuanceert voor de verschillen in inkomens per hoofd van de bevolking. Het roept vragen op. Hoe komt eigenlijk ons OV zo prijzig is? Is er in andere landen sprake van een forse ondersteuning van overheidswege? Of zit het systeem slimmer in elkaar?

2. Het bestaan van goed functionerende hoge-snelheidspoornetten

Dit geldt voor Spanje en Italië, maar je kunt stellen dat ook Finland (met ook veel nachttreinen) een stevig en goed draaiend systeem kent. Natuurlijk zijn deze landen groter dan ons land, maar je kunt je voorstellen dat er een systeem te ontwikkelen valt in Benelux verband, met uitlopers naar Nordrhein Westfalen en het Parijse Bekken.

3. De aanwezigheid van Bus Rapid Transit via het snelwegennet

BRT is vooral in Brazilië tot ontwikkeling gekomen. Het lijkt nuttig als aanvulling op het OV, maar dan via het snelwegennet. Er zijn weliswaar ontwikkelingen, ook in Nederland, maar het is betrekkelijk vreemd dat pas recent over een dergelijk systeem wordt nagedacht.

4. Een rechtvaardige mobiliteitstransitie vormgeven door een fors onderzoeksprogramma

In Zweden loopt op dit moment het programma: Rechtvaardige transitie in de transportsector. Hierin is zowel aandacht voor de mensen die in de mobiliteitssector werken als voor de mobiliteitsgebruikers. Dit project heeft tot doel de kennis te vergroten over hoe Zweden rond mobiliteit een transitie naar een fossielvrije samenleving kan organiseren.

5. Handige zonesystemen en 24 uursdienst in het stedelijk OV

Helsinki kent een uitgebreid stedelijke OV-netwerk, met zonesystemen die in essentie klantvriendelijk lijken te zijn. Dit zou een nuttige aanvulling kunnen zijn op het Nederlandse chipcard- systeem.

6. Een concreet doel voor het modal split beleid

Waar voor modal split meestal vage doelstellingen domineren, kiest Lissabon voor een andere benadering. De auto nam in 2017 ongeveer 46% van de reizen van en naar de stad voor zijn rekening, tegen slechts 22% met het openbaar vervoer. In het MOVE LISBOA, de Strategische Visie voor Mobiliteit 2030 wordt het omkeren van de huidige modal split gezien als de grootste uitdaging van het mobiliteitsbeleid voor de stad.

7. Goedkope deelfietsenplannen en elektrische steps als aanvulling op het OV

Je ziet deze aanvulling op het OV in Helsinki, Madrid en in Florence. Het lijkt soms alsof ons land de wet van de remmende voorsprong kent op dit punt. We hebben veel aanbod aan deelmobiliteit overgelaten aan de markt (op de OV Fiets na), waar in deze steden de stedelijke overheid de deelmobiliteit organiseert.

8. Ruimtelijke structuur als stimulans voor bereikbaarheid.

We kunnen, tot slot, leren van hoe een stad als Lissabon is opgebouwd. Veel kleine supermarkten, verspreid door de stad zorgen ervoor dat je vrijwel altijd kan lopen naar de supermarkt. Hetzelfde geldt voor kappers, bakkers, restaurants, noem het maar op. Elke wijk heeft echt een identiteit. Dit komt de verplaatsingen te voet zeer ten goede.

Lees hier de integrale 17^e notitie

Lees hier de samenvatting van de 17^e notitie

Over het LVM

Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit is een netwerk van masterstudenten van verschillende universiteiten die affiniteit hebben met duurzame mobiliteit. Zij werken met deskundigen in een klankbordgroep, die op vrijwillige basis en op persoonlijke titel hun bijdrage aan het netwerk leveren. Het idee voor dit netwerk ontstond in de coronatijd uit zorg en enthousiasme. De zorg is dat de gehele mobiliteitssector achterblijft bij het realiseren van de klimaatopgave en ook niet inclusief is, want niet makkelijk toegankelijk voor iedereen. Het enthousiasme komt voort uit de grote hoeveelheid goede studenten die echt aan de slag willen met dit thema, aangevuld met professionals die dezelfde zorg delen.

Lees de eerdere notities op <https://labverantwoordemobiliteit.nl/>

Voor meer informatie over notitie 17: Hans Jeekel: j.f.jeekel@outlook.com, tel: 06 51 55 15 61